

- s.1 Ordfører Marianne Borgen m. kopi til Oslo bystyre, samferdselsdep., stortingets samferdsels- og kommunikasjonskomite, Trygg trafikk, vegvesenet og politimester

Offentlig feilinformering mht plikt til å "gi fri veg for" sporvogn (av Dr. Kai Sørfjord)

A-Innledning:

Denne rapport og analyse vil vise at det i lengre tid har pågått offentlig feilinformering fra Statens vegvesens side mht trikkens adferd overfor gående; feilinformering som Oslo kommune via selskapet AS Oslo Sporveger/ Kollektivtransportproduksjon AS / Sporvegen Oslo AS / Sporvegen AS / Sporvegen Trikken AS - og eventuelt Ruter - har basert seg på i sin oppfatning og i sin etablering og rettferdiggjøring av **trikkeføres** adferd overfor gående og syklende. Denne feilinformeringen angår først og fremst kjøreadferd overfor gående i **fortgjengerfelt** uten lysregulering, men den formidler en oppfatning og en type adferd som har spredt seg til også å rettes mot syklistene i både '**trikk-bak-syklist**' og '**buss-bak-syklist**'-situasjoner. Denne feilinformeringen har pågått i lengre tid, trolig flere tiår.

Oslo kommunes administrasjon er delaktig i dette gjennom sitt ansvar for Sporvegen/Oslo Sporveger, i og med at administrasjons-/eieransvaret har medført et ansvar for sporvegens anvendelse både av selve oppfatningen og feilinformeringshandlingen - direkte såvel som indirekte. Oslo bystyre har derfor et klart ansvar om å rette opp dette gjennom å kreve at påstanden i punkt to i teksten sitert under - som er en beviselig usann påstand om at trafikkforskriftene sier at det er "vikeplikt" gående har overfor trikk, til og med på og på veg ut i fortgjengerfelt uten lysregulering - må slettes. Som jeg viser nedenfor er denne påstanden fra vegvesenet positivt feil, og det er en feil som nødvendigvis fortsetter å ha store skadelige konsekvenser, både praktiske og holdningsmessige i forhold til offentlig uttrykt politisk vedtatte prinsipper både for Oslo og hele landet.

Vegvesenet har her lenge agert som om de var utstedt myndighet til å utstede "særlig bestemmelse" i henhold til vegtrafikklovens §4, som sier at "Departementet kan gi **særlige** trafikkbestemmelser for en **kommune** eller del av en kommune. Departementet **kan delegere** sin myndighet til å gi slike bestemmelser til regionvegkontoret, kommunen eller lokal politimyndighet." Dersom departementet har utstedt 'særbestemmelse' om dette eller vegvesenet mot formodning er blitt delegert denne myndighet, så er 'gåendes vikeplikt for trikk' en særbestemmelse. Det som da ville gjenstå ville være å formulere informasjonen deretter, og slutte å late som om "gi fri veg for" enten i seg selv, automatisk eller per logisk implikasjon innebærer det forskriftenes §7-9 kaller "vikeplikt".

Men dersom ikke slik myndighet er blitt delegert i dette tilfellet, så er dette nok et alvorlig tilfelle av norsk forvaltningssvindel på mellomplan*, i regi vegvesenet og med Oslo sporveger som fordelshaver av et arrangert forvaltningsmønster uten lovlig mandat. Det vi ser er en vegvesenforfattet utstedelse av særbestemmelse i form av en påstand om juridisk implikasjon, det hele tilsynelatende utenfor lovens §4 med gjeldende forskrifter.

(* - og jeg viser til mine tidligere avsløringer av grov forvaltningssvindel i norsk lærerutdanning alias 'utdanningsvitenskap', med alle landets institusjoner involvert, hovedsakelig styrt ut fra UiO's såkalte "*Institutt for Lærerutdanning og Skoleforskning*", ILS; en forvaltningssvindelsak jeg forsket på fra 2008-17, med doktordisputas i 2013; institutsituert korrupsjon beskyttet av klagetrenerende seniorrådgivere i direktorat/departement, ikke helt ulik den etatsituerte korrupsjon det ser ut til at vi her har i forholdet mellom vegvesenet og Oslo sporveger, med Oslo bystyre som formell representant for en eier som synes å liksom mene å ikke 'direkte' ha noe med dette å gjøre.)

Utsnitt fra vegvesenets nettside 25. mai 2018, gjengitt uendret via ny link 4. juli 2018 (mine understrekninger):

Noen fakta om vikeplikt og trikk:

- Trikken trenger mye lengre tid til å bremse ned enn busser og biler, derfor skal andre trafikanter gi trikken fri vei.
- Fotgjengere har vikeplikt for trikken også når de skal krysse i et gangfelt uten lysregulering.
- Som hovedregel har også bilister vikeplikt for trikken, selv i kryss der trikken kommer fra venstre. Et unntak er når trikken skal kjøre inn i en rundkjøring, da er det trikken som har vikeplikt som følge av skiltingen.

Sist oppdatert: 6. november 2017

<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkregler/Vikeplikt+og+trikk>

Uendret via ny link 4. juli 2018:

<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/trafikkregler/vikeplikt-og-trikk>

- s.2 Plikten til å **“gi fri vei for”** i sitatets første punkt er gitt i trafikkforskrift §10, men punkt to i denne informasjonsteksten fra vegvesenet - “Fotgjengere har **vikeplikt** for trikken også når de skal krysse i et gangfelt uten lysregulering.” - er usann, positivt feil, og utgjør isolert sett en mandatløs utstedelse av tilleggsforskrift. I påstandens kontekst, de offisielle trafikkforskriftene, er den med positiv sikkerhet usann. Den er altså usann og forfeilet både som sitat og parafasert tolkning. Dvs at den er usann i en rent praktisk observasjon av lovteksten såvel som i logisk og dermed juridisk forstand, i og med at forskriften det vises til faktisk og med objektiv sikkerhet sier noe annet, både verbalt, semantisk og setningslogisk i dens sammenheng; og viser til en plikt som er kvalitativt anderledes på helt sentrale punkter som logisk og juridisk utelukker muligheten for at vegvesenets påstand i det hele tatt er mulig å anse som sann. Den kan altså ikke være sann, for selve lovforskriftene utelukker dette.

B-en mulig kilde til forvirringen som er basis for feilinformeringen:

Det er mulig vegvesenet har formet et resonnement som viser til at i §9, om **“særlige plikter overfor gående”**, er det 1) **bare pkt 4** som også gjelder **“for fører av sporvogn”**, mens 2) pkt.1-2 om å **“la gående få tilstrekkelig plass på vegen”** og om **“vikeplikt for gående”** ved krysning av ‘gangveg’, ‘fortau’ eller ‘gangfelt’ gjelder for førere av **alle andre** typer kjøretøy enn sporvogn, hvor man ut fra dette har ment å kunne konkludere med at ‘vikeplikten’ **derfor går motsatt** vei i relasjonen mellom fotgjenger og sporvogn foran og i fotgjengerfelt uten lysregulering; eller man har lagt til som premiss 3) at også fotgjengere, i henhold til §10, skal **“gi fri veg for”** sporvogn, og så konkludert med at denne plikten **inkluderer eller medfører “vikeplikt”**, slik at den ‘vikeplikten’ som ikke tilskrives fotgjengere overfor sporvogn i §7-9 med dette må **forstås som tilskrevet via tilskrivelsen av plikten til å “gi fri veg for”**.

Den første versjonen av argumentet er en tenkefeil hvor man synes å forutsette at en av partene, fotgjenger eller sporvogn, jo må ha det man kaller “vikeplikt”, og siden sporvognen ikke tilskrives den så må det vel være fotgjenger som har den da, eller hva? Argumentet er selvsagt absurd, i og med at forutsetningen er uten belegg. I siste versjon av argumentet er konklusjonens fenomen nytt, holder seg ikke til saken definert i premissene. Begge versjonene er like usanne fornuftsmessig i deres påstand om en ‘begrunnet konklusjon’, og derfor juridisk ugyldige. De angir ingen logisk sammenheng mellom sanne premisser og konklusjon. De er objektivt sett uriktige, alt man sier eller insinuerer med dem kan ignoreres, og dersom man sier eller gjør noe offisielt som uttrykker eller forutsetter den tankerekken som argumentet utgjør så vil dette i seg selv være forvaltningssvindel.

De eneste pliktene loven med forskrifter hevder mellom de to typene trafikant i denne situasjonstypen er 1:sporvognens plikt, i vegtrafikklovens §3, om å **“ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade** og slik at annen trafikk **ikke unødig** blir hindret eller forstyrret”; 2:plikten som sier at **“vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen”** (samme §3); samt 3:plikten til å **“gi fri veg for”** sporvogn (forskriftenes §10) - kort sagt unngå 1:fare og skade, 2:risiko og plage og det jeg velger å parafasere som 3:unødig blokkering av trikkespør - og dette skal **“enhver”** - hvor sistnevnte er alt det undertegnede kan se står igjen når vi erkjenner hva som her kan ligge i tilskrivelsen av plikten til å ‘gi fri veg for’.

Bestemmelsen mht de to første av disse pliktene, i vegtrafikklovens §3, gjelder iht forskriftenes §2 punkt 5 **“også for sporvogn”**. Forskriften kaller dette **“Grunnregler for trafikk”**. De er **ikke “særskilte”** eller **“særlige”**, slik **“særlige plikter overfor gående”** (§9) er det, hvor de to punktene om å gi gående **“tilstrekkelig plass”** og **“vikeplikt for gående”** altså ikke gjelder for sporvogn medmindre de gående går på grønt lys - de er **“grunnregler”**, regler som danner grunnplataet og nok er minst like **‘særdeles viktige’** som denne ‘særregelen’ for gående som altså impliserer et fravær av trikkførers vikeplikt - et fravær som resonnementet så ugyldig konkluderer ut fra, slik vegvesenet må ha gjort da de forfattet denne mandatløse kvasitolkningen de fremstiller som om den var en ‘trafikkregel’ og nok vil forsøke å heller fremstille som ‘implisert av’ trafikkregel dersom man lar vegvesenet selv redigere informasjonen, men som hverken er en ‘regel’ eller ‘impliseres av’ en regel; ikke av noen av reglene, hverken hver for seg eller samlet.

C-Konklusjon:

Trikken skal altså - i tillegg til at den som alle vet har **“vikeplikt”** overfor fotgjengere som går på grønt lys - ifølge vegtrafikklovens §3 først og fremst **“ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade”**, ikke engang på fotgjenger som er i eller på veg ut i fotgjengerfelt uten lysregulering. Slik er det hver gang trikken er på veg mot et fotgjengerfelt uten lysregulering - og fotgjengerfeltets eksistens tilsier

s.3 her til og med ekstra varsomhet.

Og like mye skal trikken kjøre så forsiktig at “det ikke KAN oppstå fare eller voldes skade” på syklist trikken innhenter, SELV OM den ikke har “vikeplikt” for trafikk foran, og trikkefører skal være seg bevisst det faktum at HELLER IKKE HAR GÅENDE i eller på veg inn i slike fotgjengerfelt, eller SYKLISTEN som sykler mellom høyre og venstre trikkeskinne når trikken kommer bakfra, noen “vikeplikt” for trikken; INGEN SOM HELST ‘vikeplikt’; hverken ‘ordrett’, ‘i teori’ eller ‘i praksis’. For plikten disse kryssende gående og foran-syklende syklistene har er ifølge §7-10 i forskriftene en annen og kvalitativt anderledes plikt, den som i §10 bare kalles plikten til å “gi fri veg for”. Dersom lovgiver vil at disse to her skal være helt synonyme, dvs at §10 like gjerne kan skrives med ordet “vikeplikt” satt inn i teksten, da må dette etter min mening skrives inn i §10. Uansett må vegvesenets påstand strykes inntil lovendringen er utført, for hvertfall foreløpig gjelder følgende:

Trikk på veg ut fra holdeplass skal i henhold til vegtrafikkloven med forskrifter: 1)avstå fra å akselerere mot fotgjengere som er i eller på veg ut i slike fotgjengerfelt, og på den måten eliminere muligheten for at trikken eventuelt vil måtte bråbremse dersom en fotgjenger - selv uforutsett - stanser opp, faller eller sakter av i sitt gangtempo. 2)Den skal med et mildt temperament si i **krypefart** og holde krypefart inntil fotgjengerfeltet like foran er passert, og 3)den skal aldri insistere på å kjøre mens kryssende fotgjengere blir stående igjen midt i vegen til venstre for trikken. 4)Trikken skal heller aldri utsette nedsetting av hastighet idet en fotgjenger er på veg inn i eller er på et fotgjengerfelt, men “i god tid” eller umiddelbart når en fotgjenger i det hele tatt nærmer seg, påbegynne nedsetting av hastighet.

Så forsiktig skal trikken bevege seg i nærheten av gående, om så fotgjenger er i ferd med å krysse på rødt lyssignal, eller til og med utenfor fotgjengerfelt for den saks skyld. Så streng er vegtrafikklovens §3, en paragraf som likevel brytes nesten konsekvent av en andel førere av sporvogn i Oslo. Trikkefører som utsetter nedsetting av hastighet - dvs som ikke øyeblikkelig påbegynner hastighetsnedsetting når situasjon oppstår hvor gående er for nærme til at trikken vil kunne stanses i tide dersom den gående stanser eller faller, eller som utsetter hastighetsnedsetting helt til trikken ikke vil kunne stanses i tide dersom gående stanser eller faller - gjør seg med dette skyldig i brudd på §3 i vegtrafikkloven, og det gjør de hver gang de unnlater å umiddelbart påbegynne hastighetsnedsetting. I disse handlingene, og i ‘nærmekjøring’ bak syklist, påføres fotgjenger/syklist økt risiko, og det er risikopåføring som bevisst motreaksjon, hvilket utgjør demonstrasjon. Tydeligst blir dette når handlingen også inkluderer bruk av bjelle eller til og med nødhorn. Det er dette man kan kalle “skremmeadferd” som reaksjonsmiddel mot trege ‘tversgående’ og ‘trege foransyklende’.

5)Trikken skal også holde trygg avstand (noen vil hevde dette er minst 3 sekunder) bak syklist den tar igjen, og ikke gi lydsignal som vil kunne forstyrre eller skremme syklisten foran og dermed øke risikoen for fall. **Alt dette er implisitt** i denne særdeles **grunnleggende §3 i vegtrafikkloven**; og alle disse implisitte prinsippene brytes daglig av en ikke ubetydelig andel av Oslos trikkeførere. Dette er rutinemessige brudd, **planlagte brudd**. De er planlagte og bevisste fordi de **forsvares verbalt** - høytlydt og aggressivt - med en usann påstand om at det er “vikeplikt” disse kryssende fotgjengerne og foransyklende syklistene har overfor trikken.

Påstanden er usann, for **forskriftene** det vises til sier slett ikke at den plikten disse fotgjengerne har er den plikt de samme trafikkforskriftene kaller “vikeplikt”, men sier entydig, direkte og eksplisitt at det er en **helt annen type plikt** med helt andre kvaliteter og funksjoner og med en helt annen benevnelse disse fotgjengerne har. Navnet er ikke “vikeplikt” og den ser ikke ut til å ha noe annet navn enn plikten, som alle har, til å “**gi fri veg for**” sporvogn, en plikt som hverken i praksis eller teori er synonymt med ‘vikeplikt’. Plikten som kalles “gi fri veg for” kan heller ikke med trafikkforskriftene i hånd sies å ‘inkludere eller medføre’ det som i §7-9 heter “vikeplikt”. Det ville i tilfelle kreve utstedelse av en **spesiell forskrift, en såkalt “særlig trafikkbestemmelse”** for Oslo **kommune** eller del av Oslo kommune om ‘gåendes vikeplikt for sporvogn’, utstedt enten av departementet eller via deres fullmakt delegert til regionvegkontoret, kommunen eller lokal politimyndighet, i henhold til §4 i vegtrafikkloven.

Noen slik forskrift er meg bekjent aldri blitt utstedt av departementet, og jeg tviler på at fullmakt til å utstede den i det hele tatt ville kunne delegeres. Årsaken jeg ser for meg er juridisk i betydningen logisk, dvs fornuftsmessig, hvilket lovgiverne her må ha forstått, for de har ikke tilskrevet noen slik ‘vikeplikt’ og hadde helt sikkert blitt stanset av egne jurister hadde de forsøkt seg på det. Men ingen har stanset statens vegvesen i deres *opplysningsadferd*, hvor de agerer som om denne absurde plikten var tilskrevet fotgjengerne i eller på veg ut i fotgjengerfelt uten lysregulering, og attpå til til syklist som tas igjen av trikken på veg uten tilstrekkelig bred og trygg vegbane ved siden av trikkesporet.

“Vikeplikt” kan man bare ha her dersom §7-9 eller andre paragrafer eller ‘særbestemmelser’ sier at man har det

- s.4 gjennom å uttrykke ordet “**vikeplikt**” og tilskrive denne ‘**alle trafikanter**’ eller ‘**fotgjengere**’, hvilket §7-10 faktisk ikke gjør. Og plikten til å “**gi fri veg for**” kan bare sammenfalle med “vikeplikt” dersom også “vikeplikt” eksplisitt tilskrives i en av forskriftenes paragrafer, hvilket faktisk ikke er tilfelle. Denne plikten kan ikke ‘formelt innbilles inn i’ forskriftene, ikke engang av selveste vegvesenet. Likevel, vegvesenet ser ut til å mene de kan ta seg til rette ‘tolkningsmessig’ her bare troen er sterk nok, uten å utstede noen formell ‘særbestemmelse’.

D-Konsekvenser:

Den påståtte ‘vikeplikten’ ville representere en utvidelse av §7-10 og er, så langt jeg kan se, ikke foretatt formelt. Dersom vegvesenet vil utvide forskriftenes §7-10, vil jeg tro det i tilfelle må gjøres enten av departementet eller via formell delegering i henhold til vegtrafikklovens §4, slik at, inntil dette skjer, gjelder derfor §7-10 i trafikkforskriftene på nøyaktig samme måte i Oslo som i resten av Norge. Det betyr i tilfelle at ingen - ikke engang vegvesenet - med gyldighet kan påstå at en type trafikant har noen som helst “vikeplikt” overfor en annen type trafikant annet enn som nevnt i §7-9, og altså heller ikke at fotgjengere i eller på veg ut i fotgjengerfelt uten lysregulering skulle ha det, eller syklistene som innhentes av trikken på veg uten trygg andel av vegbane ved siden av sporet. Og slik vil det da være selv om Oslo sporveger så gjerne vil noe annet og har fått hjelp av vegvesenet til å påstå det de vil ha det til. Vegvesenets påstand i ‘informeringens’ punkt 2 - sitert over - **utgjør ikke**, så langt jeg kan se, noen som helst ‘**særlig trafikkbestemmelser**’ og bør derfor slettes straks, både fordi den er positivt feil og fordi den nødvendigvis har en negativ og meget farlig innflytelse.

Det finnes i disse ‘trikk-mot-fotgjenger’ og ‘trikk-bak-syklist-i-bevegelse’-situasjonene etter bevisene å dømme ingen slik plikt som den forskriftenes §7-9 tilskriver og kaller “vikeplikt”, selv om vegvesenet og Oslo sporveger som kjent påstår det motsatte. Deres påstand er etter alt å dømme uriktig og derfor falsk informasjon, og den er et meget farlig stykke feilinformering i føreropplæringsammenheng.

Myten om en slik ‘vikeplikt’ gjør det nødvendigvis mindre trygt å være myk trafikant i Oslo enn det trygghetsnivået som vegtrafikklovens §3 med forskrifter påbyr alle førere - både av **motoriserte** og **skinnegående** kjøretøy - å innvilge enhver fotgjenger som er i eller på veg ut i slike fotgjengerfelt, og enhver syklist man innhenter hvor syklisten ikke har tilstrekkelig trygg kjørebaneandel ved siden av sporet. Den universelle plikt som §3 tilskriver alle førere av motorvogn og alle førere av sporvogn er en plikt som ikke svekkes av de gåendes og sykklendes plikt til å ‘gi fri veg for’, selv om disse ‘tversgående i fotgjengerfelt uten lysregulering’ og ‘foransyklende mellom skinner som begge kaster syklisten i bakken om de får tak i dekket’ er aldri så irriterende for rutetidsprioriterende ansatte i Sporvegen, så irriterende at de har fått hjelp av vegvesenet til å bli kvitt problemet. Problemet er at dette utgjør ikkelovhjemlet etatforfattet lovutvidelse kamuflert som ‘juridisk implikasjon’ av en forskrift som, så langt jeg kan se, ikke kan implisere nevnte utvidelse av trafikkforskriftene, hverken §7-10 eller andre.

E - Om ‘tolkningsfeilens’ relevans for Oslo bystyre:

Det vil være ytterst uheldig å delegere dette til mulige trafikkrettslige forhandlinger i domstolene som følge av eventuelle tvister etter ulykker eller ileggelse av bøter. Det er ikke innenfor private borgers ansvar å eventuelt prøve eller måtte prøve dette rettslig. Det er **Oslo kommunes** sporvegsselskap som her har tatt seg til rette med støtte fra en etat som nå i lang tid har stått for et stykke **offentlig feilinformering** som trikkførere benytter som forsvar for visse typer aggressiv adferd overfor myke trafikanter - herunder:

1)**akselerasjon mot** fotgjengere på veg over gata i fotgjengerfelt uten lysregulering, både fra stillestående få meter unna og i nær marsjfart, til og med når fotgjengere befinner seg i fotgjengerfeltet eller er på veg inn i det på kollisjonskurs med trikken;

2)**bevisst utsetting av hastighetsnedsettelse** (bremsutsettelse) mot fotgjengere på veg over gata i fotgjengerfelt uten lysregulering; samt

3)**nærmekjøring** bak syklistene, det jeg kaller ‘skremmekjøring’, i avstand langt under sikker tidsmargin for bremsereaksjon og trygg bremsedistanse, med eller uten **lydsignal** med bjelle og/eller nødhorn.

Jeg observerer alt dette nesten hver eneste dag som fotgjenger i Oslo - adferd som nødvendigvis utvikler seg til bråbremsing når eller hvis fotgjengerne ikke fjerner seg i tide; og for noen føreres vedkommende er ofte bremsutsettelsen slik at trikkens masse vil være umulig å stanse i tide dersom fotgjengeren faller eller stanser

s.5 opp. Dette er en kjørevane man kan kalle '**potensielt fatale akselerasjoner og bremseutsettelse**', i seg selv klare lovbrudd. Alle tre er rutiner og handlinger som bare kan rettfærdiggjøres dersom den økte risiko trikkefører **bevisst** utsetter fotgjengere og syklistene for kan anses som '**selvforskyt**' av disse fotgjengerne og syklistene, og det er her vegvesenets usanne påstand i det offentlige rom har sin skadelige funksjon, både politisk og folkehelsemessig.

Forhold 3, farlige '**trikk-bak-syklist**'-situasjoner, gjelder like rutinemessig som de to førstnevnte, og for noen føreres vedkommende følges disse opp med roping og påstand om 'vikeplikt' i betydningen 'øyeblikkelig forlate vegbanen og innta fortauet'. Dette gjelder en ikke ubetydelig andel av trikkeførere som innhenter syklist i vegbaner uten tilstrekkelig bred og trygg vegbane ved siden av trikkesporet. I disse tilfellene legger trikken seg så nærme bak at syklistens sikkerhet ved et eventuelt fall er dramatisk senket av at trikken kjører så nærme at reaksjons- og bremseavstand er tydelig større enn avstanden frem til trikkehjulenes eventuelle uunngåelige avkapping av kroppsdeler i deres veg. Denne adferden har spredt seg til en del bussførere i Oslo, noe jeg har observert og rapportert til busselskapene via ruter; men adferden er farligst når det er trikkeførere det gjelder.

Det farligste her er årsaken til adferden: en visshet og skråsikkerhet på at det i situasjonstypene 1) og 2) er "**vikeplikt**" **gående** har når de går over gata i et ikkelysregulert **fotgjengerfelt**, eller er på veg ut i det, og at de har det overfor én bestemt type kjøretøy men ikke overfor andre, hvilket absurd nok for eksempel forutsetter at alle gående ser og hører tydelig nok til å umiddelbart kunne skille en sporvogn fra en buss. Det er det absurde i dette som utelukker tolkningen logisk og derfor også juridisk, og derfor er en opplagt årsak til at den innbilte implikasjon fra 'plikt til å **gi fri veg** for' i trafikkforskriftenes §10 til den plikt som i §7-9 i forskriftene er kalt "**vikeplikt**" ikke er en reell implikasjon. Implikasjonen er en logisk ugyldig slutning, og den er derfor ikke skrevet inn i denne lovens forskrifter. Ikke engang muligheten for en slik 'tolkning' kan anses som gitt, hverken av noen individuell bestemmelse eller bestemmelsene samlet.

Lovgiverne synes å ha forstått noe her som vegvesenet tydeligvis ikke har forstått. Det er ytterst beklagelig at **vegvesenet** likevel tar seg til rette **forvaltningsmessig** slik de har gjort i lang tid på denne nettsiden, uten mandat, og kanskje har gjort siden lenge før internett. De har i alle fall påvirket **Oslo Sporveger** og deres opplæring av trikkeførere, og Oslo Sporveger har urettmessig høstet en ikke ubetydelig men ytterst farlig fordel. Den er farlig for Oslos borgere og for alle besøkende, uten at vi i det hele tatt behøver å spekulere i hva dette kan ha gjort for ulykkestallene i statistikken. For det er ikke disse ulykkestallene som avgjør hva som er rett tolkning av §7-10 i trafikkforskriftene; det er forskriftene i seg selv, i lys av den loven de utfyller, som avgjør dette. Hvis Oslo bystyre ønsker å utvide sin horisont med hensyn til mulige nye mål for ideell adferd og hvordan man kan frembringe en slik adferd, vil jeg gjerne bare kort vise til Paris, hvor '**buss-bak-syklist**'-situasjoner er dramatisk anderledes, for å si det ironisk. Jeg har gjort noen observasjoner i Paris som er klare rollemodeller som Oslo kan se opp til, og som det faktisk høres ut som man allerede anser ideelle ifølge alle offentlige uttrykk for både Oslos og nasjonens trafikkpolitiske mål i forhold til myke trafikanter. Det ligger altså en politisk ironi i denne absurde tolkningen vegvesenet mener seg å ha, som beviselig i beste fall er en 'feiltolkning' og som de har 'lært bort' til Oslo Sporveger gjennom lang tid: årtier eller til og med lengre enn noen kan huske.

Det blir en politisk digresjon i denne sammenheng å snakke om trikkens plass i gatesamfunnet, og spekulere i om det ikke var en helt annen og mer forsiktig rolle og tilpasning til gatemylderet trikken burde vært- og kanskje en gang var tiltenkt; en forsiktig smygende og ikkebrautende rolle. Det som imidlertid er sikkert er at den ikke ble formelt (via lovgivning) tilskrevet rollen som innehaver av samme type 'forkjøringsrett' mot fotgjengere på eller på veg inn i ikkelysregulert fotgjengerfelt som den ble tilskrevet overfor 'kjøretøy' på kryssende kurs. Vegvesenet bare later som det er slik, og har altså offisielt agert som **basistolker for Oslo Sporveger**, som igjen lener seg på nettopp denne feiltolkningen for disse situasjonstypene: 'trikk-bak-syklist' i vegbane uten trygg andel av vegbane ved siden av sporet og 'trikk-mot-fotgjengere' i fotgjengerfelt uten lysregulering.

Det er sannsynligheten for ulykker i disse '**nærkjøringskremming**'-tilfellene, kombinert med oppfatningen om at den innbilte 'vikeplikten' trikkeførere hevder å basere seg på er reell, som skremmer syklistene tilbake til bilene sine, stikk i strid med det man uttrykker at man vil med sine politiske og vegtrafikkmessige tiltak i Oslo. Nevnte '**risikopåføring som skremmelsesmiddel**' mot fotgjengere som 'ikke hopper fort nok til siden' og får trikkens hjørne tett innpå bakerste ankel, og mot foransyklende syklistene som angivelig 'ikke sykler fort nok', ledsages rutinemessig av bjellesignal og misbruk av nødhorn.

Og tenk her at dette gjelder syklistene som, iht sykkelens natur, konstant pendler mellom å nesten sette fremre dekk fast i høyre trikkespor og nesten sette det fast i venstre trikkespor, og tenk på det at alle disse kjørevanenes

- s.6 uttrykte rettferdiggjøring begrunnes av trikkeførerne med påstanden om at det er "vikeplikt" disse myke trafikantene har i disse to situasjonskategoriene, selv om en slik 'vikeplikt', selv om den hadde vært reell, ikke ville rettferdiggjort noen av disse handlingene, fordi vegtrafikklovens §3 trumper hele resten av lovens bestemmelser om pliktene til å 'vike' eller 'gi fri veg for'.

Trikkeførere som av og til utviser en slik adferd mener tydeligvis at det er **selvforskyldt skade** disse fotgjengerne i ikkelysregulerte fotgjengerfelt påføres dersom trikken treffer dem. Disse trikkeførerne **utsetter bevisst** å sette ned hastigheten på veg mot 'tregt kryssende gående' i fotgjengerfelt uten lysregulering fordi de **mener at det er "vikeplikt"** disse myke trafikantene har. Adferden styrkes av oppfatningen om at det er en '**selvforskyldt risiko**' disse myke trafikantene påføres når de spaserer over disse fotgjengerfeltene uten å forholde seg til trikken som et objekt man har 'plikt til å vike for' mens man krysser gata på disse fotgjengerfeltene.

Innbilningen om denne 'vikeplikten' er meget farlig enten man 'tror' på ideen om at trikkeførere bevisst utsetter fartsnedsettelse når de tar igjen syklistene som irriterer dem eller når de er på veg mot ikkelysregulerte fotgjengerfelt med fotgjenger på og disse ikke flytter seg før trikken er for nærme til at ulykke ville kunne unngås dersom fotgjenger stanser eller faller, eller man tviler seg frem til passivitet overfor feiltolkningen.

Jeg har selv sett utallige tilfeller av situasjoner der trikkefører fortsetter i full hastighet og **lar det bli fotgjengers ansvar** om fotgjenger kommer seg unna eller ikke og det eventuelt og i ytterste konsekvens ender med nok et trikkedrap. Denne holdningen er utbredt. Jeg har filmet den, blitt utsatt for den og har observert den i mange år. Holdningen kommer til uttrykk som den '**skremmeadferd**' **overfor gående** jeg nettopp beskrev, og er en adferd som har spredt seg til også å være vanlig **overfor syklistene**, til og med av bussførere.

F - Hva skal vi si at plikten til å 'gi fri veg for' er når vi nå vet at den ikke er det §7 kaller "vikeplikt" og altså ikke kan sies å 'utvide §7' ?

Ja, det kan vi alle spekulere i, og dette er ikke definert i §10. Min versjon er et forslag som begrenser seg til det man vil ha belegg for å si at 'gi fri veg for' KAN vise til uten at man utvider §7-9, hvilket jeg antar bare kan gjøres med delegert myndighet til å vedta "særskilt trafikkbestemmelse" for kommune eller del av kommune. Man står uansett i fare for å ilegge en 'vikeplikt' som både i praksis og teori vil være absurd. For situasjonstypen 'trikk-bak-syklist' på veg uten trygg andel av vegbane ved siden av sporet, er det som står igjen ikke mer enn en plikt til å '**ikke blokkere unødvendig**' når sporvogn nærmer seg bakfra. Så kan man spørre seg hva det vil si. Og gjør man det så må man innse at '**gi fri veg for**' heller ikke KAN være en plikt til å 'holde en hastighet som er minst like stor som den maksimalt tillatte hastighet'; heller ikke en plikt som nærmer seg dette; og heller ikke kan bety 'automatisk plikt til å forlate vegbanen så hurtig som mulig' så lenge man vitterlig er i bevegelse femover.

Dersom vi innses at §7 setter begrensning for hva 'gi fri veg for' i §10 KAN vise til, så blir det opplagt at **det som gjelder for 'trikk-bak-syklist'** på gate uten trygg del av vegbane ved siden av sporet - hvilket i praksis vil si gate med mindre enn 2,5 meter fri vegbane ved siden av sporet og så lenge syklisten er i bevegelse fremover - ikke er vesentlig anderledes enn det som gjelder for '**trikk-bak-buss/bil**'; men står man som syklist stille og blokkerer sporet så må man i henhold til §10 flytte seg, akkurat slik man må hvis man er bilist og står stille på sporet uten selv å være blokkert.

Det man umiddelbart nok kan konkludere med er at den plikt til å 'gi fri veg for' som §10 i trafikkreglene viser til ikke KAN inkludere eller medføre den 'vikeplikt' §7 viser til uten at man eksplisitt definerer dem slik i selve forskriftene. Det som står igjen av plikt som man i henhold til §7-10 kan ha som syklist overfor trikk som kommer bakfra på gate uten vegbane med trygg sideavstand til sporet, er ikke annet enn plikten til å 'ikke bli stående stille og blokkere' når sporvogn er på veg mot samme sted og 'ikke blokkere gjennom å bevege seg unødvendig langsomt' når sporvogn kommer bak.

Uansett hvor man vil legge listen, så må man forholde seg til den begrensning man ilegges av den betydningsforskjell som ligger i de to begrepene og den betydning ordet "vikeplikt" har i de forskriftene som faktisk handler om "vikeplikt" (§7-9), og man må ha disiplin nok i ens forvalterrolle til å ikke late som om et annet begrep, et man finner i §10, betyr det samme som eller medfører den plikt §7 tilskriver og kaller "vikeplikt". Man har ikke lovgjermel for det, det er forvaltningssvindel når man gjør det, og feilen har nødvendigvis enorme konsekvenser.

s.7 G-Sluttkonklusjon og anbefaling:

Det synes helt klart at vegvesenet ikke uten spesiell fullmakt uten videre eller basert på ønsketenkning kan utvide plikten som tilskrives i §7-9 og kalles "vikeplikt" til å gjelde like generelt som §10 tilskriver plikten til å "gi fri veg for", ikke medmindre dette enten skrives inn i §7-10 eller det utstedes en "**særskilt trafikkbestemmelse**" for Oslo kommune med myndighet delegert fra departementet i henhold til vegtrafikklovens §4, hvilket jeg antar ville kreve at man har innhentet formell fullmakt.

En slik utvidelse kan neppe med forvaltningsmessig gyldighet utstedes som den type 'tolkning' vegvesenet her har foretatt og i lenge tid publisert på deres nettside som sitert over. Dette er i seg selv problematisk, og legger vi så til det faktum at trikkeførere begrunner sin adferd i trafikken med nettopp påstanden om at en slik 'vikeplikt' eksisterer, så finnes det ingen unnskyldning for Oslo bystyres utsettelse av utlukingen av denne feilinformeringen, et ansvar som mange nok vil mene i hovedsak ligger på Oslo bystyre, mens andre nok vil mene det hviler på vegvesenet eller departementet. Skeptikere som jeg heller mot å mene at de alle sammen mener det hviler på en av de andre partene, til og med på Sporvegen, selv om alt Sporvegen gjør er å forsyne seg av de 'fordeler' den kan nappe til seg uhindret så lenge vegvesenet spiller på lag, og alt departementet gjør er å la et delvis autonomt 'vesen' styre sine egne 'forbindelser' til Oslo Sporveger. I bevisenes navn ber jeg derfor Oslo bystyre ved ordfører, med stortinget som vitne, om å straks - dvs i 2018 en gang og helst før neste 'ulykke' -:

1)**ta kontakt med vegvesenet** om dette og få vegvesenets påstand på deres nettside fjernet - om nødvendig med spesielt innhentet forvaltningsmessig ekstraordinær makt - samt en notis om rettelsen utstedt på samme nettside;

2)**sende informasjon til Oslo Sporveger** med beskjed om at vegvesenets 'tolkning' ikke har mandat i loven med forskrifter og derfor skal ignoreres;

3)**kreve overfor Oslo Sporveger** at man i all kursvirksomhet justerer sin opplæring av trikkeførere i henhold til dette faktum, og deretter se til at de virkelig retter seg etter dette;

4)**be stortinget** blande seg inn i vedkommende departements passivitet overfor vegvesenets forsøk på å agere som lovgiver via deres påstand gjennom mange år på Internett om at plikten som nevnes i trafikkforskriftenes §10 er definert som en plikt som inkluderer eller medfører den plikt som forskriftenes §7-9 kaller "vikeplikt" og hverken her eller senere tilskrives gående.

Gående har, som jeg nettopp har bevist, ingen "vikeplikt" i henhold til loven, og i denne sammenheng har de kun plikten som i praksis er plikten til å "ikke blokkere unødvendig" - en plikt som medføres av plikten til å "gi fri veg for". Plikten til å '**vike**' i den forstand §7-9 omtaler, en plikt som bare tilskrives i situasjoner mellom kryssende trafikanter og innvilger en av dem 'retten til umiddelbart å bevege seg først', impliseres ikke av plikten til å '**gi fri veg for**' i §10. Det er bare ordbøkens generelle betydning av 'gi fri veg for' og 'vike' som flyter over i hverandre, inntil de entydiggjøres i kontekst. Vi kan naturligvis generelt sett kalle 'det å vike' noe annet, så vi kan naturligvis også kalle dette det å 'vike slik at man gir fri veg for'; men dette er noe helt annet enn det som omtales i §7-10, og man kan ikke finne opp en ny type logikk som passer med det vegvesenet og sporvegen vil at trafikkforskriftenes §7-10 hver for seg eller til sammen skal bety, vise til eller medføre - det være seg i teori eller praksis.

Man kan også ikke resonnerer med logisk gyldighet fra 1)'fravær av trikkeførers vikeplikt' i §7-9 og 2)'fravær av trikkeførers særlige plikter overfor gående' i §9 til 'den motsatte parts vikeplikt eller særlige plikt' - argumentet ville være objektivt bekreftbart fullstendig ugyldig og vil provosere frem tillegg av usanne tilleggspremiss; og konklusjonen, en påstand om en logisk slutning nødvendiggjort av premissene, usann. Det er et argument som ikke passerer logikkens gyldighetstest, det man kaller 'reduksjonstest'. Argumentet mangler det som på godt norsk kalles 'sammenheng', og deri ligger det absurde i påstanden om at disse premissene i loven med forskrifter skulle tilsi at det er "vikeplikt" de gående i og på veg ut i forgjengerfelt uten lysregulering har overfor sporvogn. Det har de ikke, og loven med forskrifter er beviset på dette.

Det å 'vike' er selvsagt også nødvendigvis en handling som 'gir fri veg for'; men 'gi fri veg for' er ikke nødvendigvis noe som medfører den adferd §7-9 sier kjøretøy skal utvise gjennom å øyeblikkelig 'vike' for en annen trafikanter. Sporvogn er ikke tilskrevet "vikeplikt" for fotgjengere i eller på veg ut i ikkelysregulert fotgjengerfelt, men loven om å 'være så forsiktig at man ikke KAN forårsake skade' er likevel nok til at vi trygt kan konkludere

s.8 med at for **fotgjenger** i eller på veg ut i fotgjengerfelt uten lysregulering er det slik at KUN **når fotgjenger i god tid stanser** i trygg avstand til sporet, kan trikkefører lovlig avslutte nedsettelsen av hastighet idet avstanden nærmer seg normal nedbremsingsavstand frem til de gående, en fartsnedsettelse som skal påbegynnes så tidlig at det aldri i det hele tatt KAN påføres skade på nevnte fotgjenger, hvilket betyr at farten uansett må reduseres kraftig hver gang trikken passerer fotgjengere i kort avstand til sporet, slik at et eventuelt fall, for eksempel, ikke kan medføre påkjørsel men gir mulighet til å stanse trikken når fare oppdages. Dette er implisert av vegtrafikklovens §3 med forskriftenes §7-10. Det å beholde hastigheten eller akselerere mens fotgjenger krysser gaten - vente på tegn til at fotgjenger stanser klar av sporet - er i seg selv et alvorlig brudd på vegtrafikklovens §3, hver eneste gang. Det er også gode grunner til å hevde at trikkens hastighet, for å overholde §3 i vegtrafikkloven, uansett, selv med tomt fotgjengerfelt, må senkes til langt under maksimalt tillatt hastighet hver gang trikken krysser tomt fotgjengerfelt uten lysregulering (og mange vil nok mene 30 km/t her er rett nivå å legge seg på).

Det jeg nå forteller **Oslo bystyre** er at oppfatningen om at det er "vikeplikt" disse fotgjengerne har er en sterkt medvirkende årsak til at den adferden jeg viser til overfor gående og syklende ikke kan protesteres mot overfor Oslo sporveger på en måte som overbeviser dens administrativt ansvarlige. Man kan ikke, slik jeg mener bevisene klart tilsier, få medhold fra Sporvegen i at det her foreligger alvorlig etatsituert korrupsjon i form av organisert systematisk overtredelse av vegtrafikklovens §3. Feilinformeringen er kanskje noe andre høyere opp må pålegge vegvesenet å fjerne, og det samme gjelder kanskje den samtidig pågående (assosierte) feilen i opplæringen, hvor trikkeførere opplæres til å mene gående har 'vikeplikt' når trikken kommer mot dem. Men jeg anser Oslo bystyre å ha et ansvar her om å øyeblikkelig ta kontakt med partene og se om disse tar til fornuften med samferdsels- og miljøkomiteens og ordførers hjelp; eventuelt med stortingets transport og kommunikasjonskomitees hjelp, og kanskje med Trygg Trafikk med på lasset.

Selv om noen nok vil argumentere mot mine påstander om trikkeføreres adferd for å oppnå forvaltningsmessig stillstand rundt problemet, så er vegvesenets feilinformering i seg selv et alvorlig nok problem. Det er et nesten utrolig tilfelle av feilinformering i regi statens vegvesen. Dette må dere sette en stopper for. Deretter kan det settes en stopper for Sporvegens feiloppfatning om det samme, noe det nok må et like stort press til ovenfra og fra siden for å oppnå, for de skjønner neppe dette frivillig, og samtidig vil lettvinde løgner lett lede halvhjertede kritikere inn på det sidesporet Sporvegen vil ha dem på så de kan fortsette som før.

Fotgjengeres krysning utenfor fotgjengerfelt er underlagt varsomhetsplikten i forskriftenes §19 pkt.2, men fotgjengerfelt skal alle kjørende, **inkludert førere av sporvogn**, behandle som 'trygge soner' for fotgjengere, enten de er lysregulerte eller ikke. Det å påstå noe annet, spesielt overfor førere i opplæring, er selvsagt meget farlig, spesielt når påstanden støttes av og til og med springer ut fra statens vegvesen og trikkeførere kjører rundt og innbiller seg dette tullet, og så både beviselig og uunngåelig handler i henhold til innbilningen - de til og med ytrer seg verbalt til forsvar for innbilningen, så hele adferden er beviselig bevisst. Dette må dere få en slutt på. Ordfører og bystyre bør ta affære, og det direkte.

Feilinformeringen er i seg selv relevant for Oslo bystyre og noe man må få en slutt på, uavhengig av om man hevder seg å 'tro' på den adferden jeg hevder å ha hørt trikkeførere høylydt forsvare ved å vise til gåendes "vikeplikt" på disse fotgjengerfeltene og syklandes "vikeplikt" i form av en 'fjerne-seg-fra-vegen-straks'-plikt når trikken kommer bakfra, alt i høylydt argumentering mot både gående og syklistene når disse klager direkte til trikkefører, og alt med mange tilhørere i trikken, undertegnede inkludert.

Jeg ber Oslo bystyre med ordfører om å fravike kravet om underskriftskampanje her, for dette forholdet lar seg ikke forstå umiddelbart nok av vanlige borgere uten interesse for det. Jeg sender kopi til flere institusjoner og partier som bør være interessert i dette, og ber samtlige være aktive overfor Oslo bystyre og departement når disse avfeier det uten belegg eller delegerer det til enten den part som har begått feilinformeringen (vegvesen/ departement) eller den part som alt for lenge har høstet fordelene av den (Sporvegen) på vegne av Oslo kommune.

Kai Sørkjord _____ Oslo 10.sept.2018
(PhD logikk og pedagogikk, Ma lingvistikk - fra UiA og HKU)
Forsker, Laura Gundersens gate 3, 0168 Oslo

(Mitt spesialfelt er 'ulovlige metoder i norsk lærerutdanning' og 'logisk ugyldig argumentasjon i utdanning', begge deler i forhold til alvorlig maktmisbruk og mishandling gjennom forvaltningssvindler, hovedsakelig i norsk under-

- s.9 visningsvitenskap ved UiO men i like alvorlig grad ved resten av landets lærerutdannende institusjoner; og jeg har altså den siste tiden også sett på denne påståtte men innbilte 'vikeplikt' som av trikkeførere eksplisitt anvendes som belegg for observert aggressiv adferd overfor myke trafikanter i Oslo, adferd som så viser seg å være rutinemessig for en del trikkeførere og som man også finner har spredt seg til mange av Oslos bussførere, bl.a. på rute 21 i siste observerte og til 'Ruter' innrapporterte problemtilfelle.)

PS - til alle mottakere, oppfordring om å følge opp:

Det vil ikke være akseptabelt for undertegnede at Oslo bystyre eventuelt delegerer dette til departement, vegvesen eller trafikkseksjon, ikke engang til stortinget; men stortinget bør involveres, fordi departementet her har begått noe vi nok kan kalle en 'unntatelsessynd' av dimensjoner, en som har pågått like lenge som feilinformeringen. Det vil heller ikke være akseptabelt for undertegnede å bli avkrevd noen underskriftskampanje om dette før bystyret er villige til å tenke på eller snakke om dette og eventuelt gjøre noe med det. Dette er ikke noe man i farta kan få vanlige borgere til å forstå tilstrekkelig; men politikere kan og er pliktige til å sette seg godt nok inn i dette til å forstå det enkle faktum at den omtalte lovgitte plikt til å "gi fri veg for" er en annen enn det vegvesenet og Oslo sporveger påstår og som har motivert sporvognførere i deres adferd gjennom årtier, med fatale konsekvenser som er udiskutable i og med at hvert eneste tilfelle av en slik akselerasjon eller utsettelse av hastighetsnedsetting mot gående i fotgjengerfelt uten lysregulering, eller liknende skremmeadferd overfor syklist foran trikken i vegbane uten trygg vegbaneandel ved siden av sporet, i seg selv er en 'fatal konsekvens' i den forstand at den nødvendigvis er potensielt sett dødelig, hver eneste gang.

Det hele ledsages av motoriserte trafikanters vilje til å tolke 'retten til å sykle på fortau' som en 'plikt til å komme seg ut av vegen', nok en beleilig feiltolkning, og den styrkes av vegvesenets hjelp til Oslo sporveger til å anse fotgjengere og foransyklendes plikt som noe annet enn den plikt loven med forskrifter nøyer seg med å tilskrive - "gi fri veg for", dvs ikke en 'vikeplikt' men noe annet, noe som bare kan være plikten til å 'ikke blokkere unødige'.

Vegvesenet har altså her gått lengre enn vegtrafikkloven med forskrifter, og de har så vidt jeg kan se gjort det uten å innhente formell myndighet til det, slik vegtrafikklovens §4 krever. Oslo sporveger høster her en fordel de da ikke har lovhjemmel for, nødvendigvis med tap av sikkerhetsmarginer og nødvendigvis med myke trafikanters menneskeliv som en av kostnadene; og selv om noen påstår at slike tap ikke kan dokumenteres, så rekker det å dokumentere feilinformeringen.

Denne må rettes opp, uten forsinkelse og uavhengig av hvilke følger man innser at den kan ha hatt. Man må også motvirke effekten av den skapte feiloppfatningen, og det er derfor nødvendig med en tilsvarende informasjonskampanje overfor trikkeførere primært, men også overfor bussførere. Representanter for Oslo sporvegens eier har hovedansvaret for dette, og dette ansvaret kan ikke delegeres bort, for da fortsetter dette slik det har gjort, noe jeg nå har bevist utgjør en forvaltningssvindel som Oslo kommune med sporvegen drar fordel av som ikke er lovhjemlet. Fordelen er mao ulovlig og utgjør trafikklovbrudd satt i system av kommunalt eid trafikkseksjon og forsvart offentlig av vegvesenet gjennom flere år.

Dette er uholdbart, så dersom Oslo bystyre ikke foretar seg det som skal til for å rette på dette innen rimelig kort tid (14 dager er det som oftest anses 'rimelig' når institusjoner konfronterer privatpersoner), så vil jeg gjerne ha en uttalelse fra stortingets komite om hva de har tenkt å foreta seg overfor dette departementet som med sin passivitet lar denne korrupsjonen foregå uhindret innenfor vegvesenet og Oslo kommunes sporvegselskap.

TILLEGG
- RELEVANTE PARAGRAFER I LOV OG FORSKRIFT

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4?q=vegtrafikkloven>

§ 2. *Definisjoner.*

Med veg forstås i denne lov også gate og plass, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg.

Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor.

Departementet kan bestemme at også annen innretning skal regnes som kjøretøy etter denne lov. Tilsvarende kan departementet bestemme at innretning som etter foregående ledd er kjøretøy, ikke skal omfattes av loven. Departementet kan også bestemme at kjøretøy som etter foregående ledd er motorvogn, likevel ikke skal regnes som motorvogn etter denne loven.

Kongen kan fastsette i hvilken utstrekning bestemmelser i eller i medhold av denne lov skal gjelde for trafikk med sporvogn eller annet skinnekjøretøy som kjører på eller over veg.

0 Endret ved [lover 4 juli 1991 nr. 49](#), [6 feb 2015 nr. 8](#).

§ 3. *Grunnregler for trafikk.*

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det **ikke kan** oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk **ikke unødig** blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise **hensyn** mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.

0 Endret ved [lov 4 juli 1991 nr. 49](#).

§ 4. *Trafikkregler.*

Kongen gir alminnelige regler for kjørende, ridende og gående trafikk.

Departementet kan gi **særlige** trafikkbestemmelser for en **kommune** eller del av en kommune. Departementet **kan deleger**e sin myndighet til å gi slike bestemmelser til regionvegkontoret, kommunen eller lokal politimyndighet.

0 Endret ved [lover 10 apr 1981 nr. 8](#), [4 juli 1991 nr. 49](#), [21 juni 2002 nr. 39](#) (i.kr. 1 juli 2002 iflg. [res. 21 juni 2002 nr. 576](#)).

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747>

§ 2. *Anvendelsesområde, fravikelse av vegtrafikkbestemmelser m.v.*

1. Trafikkreglene gjelder for all trafikk på veg.

2. Reglene om trafikk med kjøretøy gjelder så langt de passer også for rytter og for den som fører ride-, laste- eller trekkdyr eller fører eller driver husdyr.

3. Som gående regnes også den som

- a) går på ski eller rulleski,
- b) fører rullestol eller sparkstøtting eller aker kjelke,
- c) Leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy.

4. Når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten, eller for opplæring til slik tjeneste, kan det som er fastsatt i eller i medhold av vegtrafikkloven §§ 4-9, fravikes av

- a) fører av utrykningskjøretøy,
- b) fører av annet kjøretøy i politiets tjeneste, fører av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende arbeid på eller ved veg, i regionvegkontorets kontrolltjeneste og ved kontroll og håndheving av parkering og stans på offentlig ferdselsåre. Likevel skal slik fører alltid overholde reglene i vegtrafikkloven § 6 (fartsregler) og i trafikkreglene § 13 (kjørefarten). Det samme gjelder bestemmelser om trafikklyssignal.
- c)

Fører som er nevnt i foregående ledd, skal alltid følge anvisning gitt av politiet.

Ved kjøring mot rødt trafikklyssignal skal fører av utrykningskjøretøy sette ned farten så mye at det straks kan stanses for mulig kryssende eller møtende trafikant.

5. **For fører av sporvogn** gjelder trafikkreglene bare når dette framgår av vedkommende bestemmelse.

Bestemmelsene i **vegtrafikkloven § 3**, § 5, § 6, § 9, § 12, § 21, § 23 og § 31 gjelder også for fører av **sporvogn**.

0 Endret ved [forskrifter 28 feb 2003 nr. 238](#), [18 mars 2016 nr. 262](#) (i kraft 1 jan 2017).

[vegtrafikkloven §3-grunnregler for trafikk; §5-skilt; §6-fart, §9-trafikkregulering; §12-uhell; §21-alminnelige plikter om skikkethet; §23-kjøretøyets stand; §31-alminnelige straffebestemmelser]

§ 7. **Vikeplikt**

1. Trafikant som det skal vikes for, må ikke hindres eller forstyrres. Den som har vikeplikt, skal tydelig vise dette ved i god tid å sette ned farten eller stanse.

2. Kjørende har vikeplikt for kjøretøy som kommer fra høyre. Det samme gjelder når kjørende som vil svinge til venstre, vil få kjøretøy på sin høyre side.

3. Kjørende **som vil svinge har vikeplikt for gående** eller **syklende** som skal rett fram på kjørebane eller vegens skulder. Kjørende som vil svinge inn over fortau har **vikeplikt for gående og cyklende** som ferdes på fortauet.

Fører av **sporvogn** som vil **svinge** inn i veg med gangfelt, har **vikeplikt** for gående når fotgjengersignalet lyser **grønt**.

4. Kjørende som kommer fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon, gågate, gatetun eller liknende område har **vikeplikt** for annen trafikant. Det samme gjelder den som kommer fra gårdsveg eller annen veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel, eller som svinger inn på kjørebane fra vegens skulder.

Kjørende som vil inn på eller krysse veg fra sykkelveg, gangveg, eller fortau, har vikeplikt for trafikant på vegen. Denne plikten gjelder ikke overfor kjørende fra eller til områder nevnt i første ledd.

5. På veg med fartsgrense 60 km i timen eller lavere har kjørende **vikeplikt** for buss når føreren gir tegn om at bussen skal forlate holdeplass. Bussføreren skal unngå fare.

6. Om nødvendig skal kjørende som møtes, i god tid vike tilstrekkelig til høyre og kjøre sakte eller stanse. Er en del av vegen sperret, har den **vikeplikt** som har sperringen på sin side.

0 Endret ved [forskrifter 6 mars 1998 nr. 181](#) (i kraft 1 mai 1998), [24 mai 2013 nr. 521](#).

§ 8. **Kjørefeltskifte**

1. Kjørende som vil skifte kjørefelt, har **vikeplikt** for kjørende som befinner seg i det felt det skal kjøres inn i eller som først må krysses.

Tilsvarende gjelder den som vil kjøre ut fra vegkant eller på annen måte endre kjøretøyets plass i sideretning.

Bestemmelsen i første ledd gjelder ikke når antallet vanlige kjørefelt i samme retning reduseres. Farten skal gjensidig tilpasses slik at de kjørende vekselvis kan fortsette uten unødig hinder eller forstyrrelse.

2. Kjørende i felt for fartsøkning skal tilpasse farten til trafikken i det kjørefelt det skal kjøres inn i. Kjørende i dette feltet skal lette utkjøringen fra feltet for fartsøkning.

Kjørende som vil forlate veg, skal snarest mulig kjøre inn i felt for fartsreduksjon der det finnes.

§ 9. **Særlige plikter overfor gående**

1. Kjørende skal la gående få tilstrekkelig plass på vegen.

2. **Kjørende** som krysser gangveg eller fortau, har **vikeplikt** for gående. Det samme gjelder kjøring på gågate eller gatetun.

Ved **gangfelt** hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikklyssignal, har **kjørende vikeplikt** for gående som befinner seg i gangfeltet eller er på veg ut i det.

3. Den som vil kjøre forbi til høyre for sporvogn ved holdeplass uten trafikkø, skal stanse og gi fri veg for passasjerer som stiger av eller vil stige på.

Det samme gjelder for cyklende som vil kjøre forbi til høyre for buss ved holdeplass.

4. Kjørende skal unngå stans på gangfelt.

Dette nummer gjelder også for fører av sporvogn.

0 Endret ved [forskrift 6 mars 1998 nr. 181](#) (i kraft 1 mai 1998).

§ 10. **Fri veg**

1. Trafikant skal **gi fri veg for** utrykningskjøretøy når føreren varsler med blinkende blått lys. Om nødvendig skal trafikanten stanse.

2. Trafikant skal **gi fri veg** og om nødvendig stanse **for** sporvogn og for jernbanetog.

Før passering av planovergang skal trafikant **være oppmerksom på** om jernbanetog eller sporvogn nærmer seg. Dette gjelder selv om overgangen er særskilt sikret. Kjørende skal holde så liten fart at stans om nødvendig kan skje i trygg avstand fra overgangen.

3. Trafikant må **ikke hindre eller forstyrre** gående i gruppe under tilsyn av leder, prosesjon, begravelsesfølge, militær kjøretøykolonne eller sivilforsvarskolonne.
4. Nr. 1 og 3 i denne paragraf gjelder også for fører av sporvogn.

§ 18. Særlige bestemmelser for **syklende**

1. Syklende **kan** kjøre forbi til høyre for annet kjøretøy enn sykkel.
2. Syklende som vil svinge til venstre, **kan** fortsette å holde til høyre på vegen og svinge der det er hensiktsmessig. Syklende har da vikeplikt for annen trafikant. Slik svinging kan gjøres uten hensyn til hva som er angitt om valg av kjørefelt ved offentlig trafikkskilt eller ved oppmerking på veg, når det ikke spesielt retter seg mot syklende.
3. Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt **er tillatt når** gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.
4. Sykkel **kan** stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun **dersom** den ikke er til unødig hinder eller ulempe.

0 Endret ved forskrifter 6 mars 1998 nr. 181 (i kraft 1 mai 1998), 13 juni 2014 nr. 726 (i kraft 1 juli 2014), 10 april 2018 nr. 548.

§ 19. Særlige bestemmelser for **gående**

1. Gående skal nytte gangveg, fortau eller vegens skulder. Er det ikke rimelig på grunn av farten m.v. eller mulig å gjøre dette, **kan** gående nytte sykkelveg, sykkelfelt eller kjørebane. Gående som nytter kjørebane, skal gå ytterst til venstre i gangretningen, men ytterst til høyre dersom han leier sykkel. Motsatt side av kjørebanen kan nyttes dersom den gående ellers ville bli utsatt for fare, eller hvis særlige forhold tilsier det.
2. Gående skal krysse kjørebanen i gangfelt, på gangbru eller i gangtunnel når det finnes i nærheten. Ellers skal gående gå **rett over** kjørebanen og fortrinnsvis ved vegkryss. Før kryssing av kjørebanen **utenfor** gangfelt skal gående forvise seg om at det ikke volder fare for eller **unødig** hindrer eller forstyrrer annen trafikant.

Bestemmelsen i dette nummer gjelder tilsvarende for sykkelveg.

0 Endret ved forskrift 6 mars 1998 nr. 181 (i kraft 1 mai 1998).